Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2201

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *de koppositie van Nederland in transportcriminaliteit* (ingezonden 25 februari 2016).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 6 april 2016).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht «Trucker hier doelwit»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Herkent u de cijfers, trends en conclusies voor wat betreft Nederland uit het rapport «All Cargo at Risk» van de Transported Asset Protection Association Europe and Africa (TAPA EMEA) uit 2015? Zo nee, waarom niet?

Vraag 3
Hoe verhouden zich deze cijfers van het TAPA-onderzoek zich tot de cijfers van de politie uit 2015, waaruit blijkt dat het aantal ladingdiefstallen in Nederland 20% gedaald is ten opzichte van 2014? Hoe rijmt u het verschil tussen deze cijfers? Kan nu wel of niet worden gesteld dat het aantal ladingdiefstallen in Nederland afneemt? Is er sprake van meer of minder geweldsmisdrijven tegen chauffeurs?

Antwoord 2 en 3
De verschillen met de TAPA cijfers worden verklaard doordat TAPA de cijfers baseert op zowel het aantal aangiftes bij de politie als op meldingen die de aangesloten leden op de website van TAPA kunnen doen. Voor deze meldingen is een aangifte niet noodzakelijk. Bovendien telt voor TAPA-leden een diefstal van lading ook mee als deze tijdens de op- en overslag heeft plaatsgevonden (bij distributiecentra bijvoorbeeld). Voor de politie tellen ladingdiefstallen alleen mee voor zover deze tijdens het vervoer plaatsvinden. Diefstal van lading tijdens op- en overslag wordt bij de politie geregistreerd als bedrijfsinbraak. Tot slot baseert TAPA zich ook op alle incidenten die op

[1] Trucker hier doelwit d.d. 24 februari 2016 uit de Telegraaf: http://bit.ly/1TxLDz6

ah-tk-20152016-2201
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

internet worden gevonden rond ladingdiefstallen. Ook hiervoor zijn aangiftes niet vereist.
Afgaande op de aangiftecijfers van 2014 en 2015 kan worden gesteld dat het aantal ladingdiefstallen in Nederland met 20 procent is afgenomen.
In 2014 heeft er één incident met betrekking tot ladingdiefstal plaatsgevonden waarbij geweld tegen een chauffeur is gebruikt. In 2015 waren dat twee incidenten.

Vraag 4
Herkent u de signalen dat de aangifte bereidheid afneemt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat heeft of gaat u hier aan doen? Is inmiddels ook onderzocht in hoeverre het eigen risico in de (vervoerdersaansprakelijkheid-) verzekeringen een rol speelt, waarbij de schade van de diefstal niet opweegt tegen de premiestijging in de verzekering? In hoeverre is of wordt het doen van een aangifte gefaciliteerd? Hoe moeilijk of makkelijk is het om aangifte te doen?

Antwoord 4
De politie geeft aan geen signalen te hebben dat de aangiftebereidheid afneemt. Ik ben niet bekend met een onderzoek naar een relatie tussen vervoerdersaansprakelijkheid en de aangiftebereidheid van vervoerders. Vervoerders maken per incident een afweging om wel of geen aangifte te doen, waarbij onder meer materiële schade, aansprakelijkheid, premies en tijdsinvestering tegen elkaar worden afgewogen. Om goed zicht te houden op de problematiek en ladingdiefstal aan te kunnen pakken is het belangrijk dat er altijd aangifte wordt gedaan door vervoerders van (pogingen tot) ladingdiefstal, ongeacht of het schadebedrag wel of niet valt onder het bereik van het eigen risico van de vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering.

Op dit moment kan digitaal aangifte worden gedaan van ladingdiefstal indien er geen opsporings- en daderindicatie is. Bij een opsporings- en daderindicatie is aangifte op een politiebureau een vereiste. Aangifte kan worden gedaan door de vervoerder of door de chauffeur.
Er wordt gewerkt aan het verruimen van de mogelijkheden om digitaal aangifte te kunnen doen, via de Wet digitale processtukken strafvordering. De politie werkt daarnaast aan de verbetering van het aangifteproces met betrekking tot transportcriminaliteit. Bij diefstal van vrachtvoertuigen (met of zonder lading) kan aangifte worden gedaan via het aangifteloket voor gestolen voertuigen. Dit loket is 24 uur per dag bereikbaar en is het resultaat van het in 2014 afgesloten convenant tussen publieke en private partijen ten behoeve van een versneld aangifteproces voor voertuigdiefstal. Het convenant en de daaraan gerelateerde pilot Versnelling Diefstalsignalering heeft ertoe geleid dat diefstal van een voertuig binnen twee uur na melding staat gesignaleerd. Voorafgaande aan de pilot kon dit enkele dagen duren. Hiermee doe ik tevens de toezegging van mijn voorganger gestand om u te informeren over het resultaat van de pilot. Deze toezegging is gedaan tijdens het mondelinge vragenuur van 28 januari 2014. Het is nog niet mogelijk om diefstallen van materieel van/uit voertuigen (waaronder ladingdiefstallen) bij het landelijk aangifteloket gestolen voertuigen aan te geven. In 2016 zal de mogelijkheid worden verkend om dit loket ook open te stellen voor ladingdiefstallen. Hiermee wordt het makkelijker gemaakt om aangifte te doen, waardoor de aangiftebereidheid kan toenemen.

Vraag 5
Op welke wijze is de aanpak van transportcriminaliteit binnen het Openbaar Ministerie en de politie geagendeerd? Wat zijn tot op heden de resultaten uit de in 2014 safety deal transportcriminaliteit, die met de brancheorganisaties, verzekeraars, politie en het OM is afgesloten? Hoe verloopt de samenwerking met de sector om de transportcriminaliteit aan te pakken? Wat zijn de voornemens voor het komende jaar, mede in het licht van het TAPA-onderzoek?

Antwoord 5
De aanpak van transportcriminaliteit is een speerpunt bij de politie. Binnen de dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid wordt ladingdiefstal aangepakt in samenwerking met regionale eenheden en (keten)partners. De dienst beschikt over een eigen afdeling Opsporing Infra. Rechercheurs uit deze

afdeling worden flexibel ingezet en doen doorlopend onderzoek naar ladingdiefstal.
Het Landelijk Parket van het Openbaar Ministerie (OM) doet projectmatig onderzoek naar transportcriminaliteit, terwijl ook de arrondissementsparketten onderzoeken doen naar ladingdiefstallen.
Verder hebben de politie en het OM vaste aanspreekpunten voor transportcriminaliteit gerealiseerd. Ook is de informatiepositie met betrekking tot transportcriminaliteit sterk verbeterd door de ontwikkeling van een format voor kwartaalrapportages met daarin een analyse van de diefstalcijfers (op basis van aangiftes).
In het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing zijn afspraken gemaakt voor een gezamenlijke aanpak van transportcriminaliteit. Samen met de partijen die een rol hebben in de strijd tegen transportcriminaliteit, zoals brancheorganisaties, politie en OM, zijn verantwoordelijkheden en acties beschreven. De samenwerking met de sector om transportcriminaliteit aan te pakken, verloopt goed. Voor het jaar 2016 zijn er negen actiepunten geformuleerd gericht op zowel preventie (stimuleren van beveiligd parkeren) als op verbeterde informatievoorziening bij publieke en private partners (o.a. beter zicht op hotspots en kwartaalrapportages).
Preventie is een belangrijk aspect in de aanpak van transportcriminaliteit. In het kader van de in 2014 afgesloten safety deal transportcriminaliteit wordt hier dan ook veel aandacht aan besteed. Op de website www.preventieinzicht.nl krijgen ondernemers en chauffeurs tips ter voorkoming van transportcriminaliteit aan de hand van een e-learningmodule. Het verbond van verzekeraars, Transport en Logistiek Nederland en EVO stimuleren hun achterban om deze website te gebruiken.

Vraag 6
Zijn er in uw ogen voldoende bewaakte parkeerplaatsen? Zo nee, wat is hiervoor nodig? Kunt u uiteenzetten welke bijdrage de rijksoverheid de afgelopen jaren heeft geleverd aan het faciliteren van bewaakte parkeerplaatsen?

Antwoord 6
Op dit moment zijn er 29 gecertificeerde private truckparkings in Nederland. In de regio Zuid-Oost Nederland lijkt nog sprake te zijn van een tekort aan beveiligde parkeerplaatsen.
Mijn collega van Infrastructuur en Milieu heeft zich de afgelopen jaren ingezet om de ontwikkeling van nieuwe beveiligde truckparkings te stimuleren. Samen met private partijen en andere overheden is er, met name in de regio Zuid-Oost Nederland, gewerkt aan de verbetering van de parkeergelegenheden. Dat heeft geresulteerd in parkeercapaciteit op het onderliggend wegennet in Noord-Brabant en Limburg. Daarnaast heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu in totaal 1 miljoen euro toegezegd voor de ontwikkeling van particuliere truckparkings in Venlo en Venray. Voorts hebben de provincie Limburg en een aantal private partijen subsidie ontvangen van de Europese Commissie ten behoeve van de ontwikkeling van particuliere bewaakte truckparkings in Venlo, Duiven, Breda/Hazeldonck. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de aanvraag voor de Europese CEF-subsidie gesteund.
In 2015 heeft mijn ministerie een subsidie van € 75.000 aan het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing Limburg verleend om bij te dragen aan de beveiliging van de reeds genoemde truckerparkings in Venlo en Venray alsmede een te ontwikkelen parking te Bocholtz.

Vraag 7
In hoeverre kunnen de internationale truckroversbendes met de huidige handhavingsmogelijkheden adequaat worden aangepakt? Beschikt de politie en het OM over voldoende mogelijkheden? Zo nee, wat is hiervoor nodig qua versterking van de aanpak of verandering van wet- en regelgeving?

Antwoord 7
Bij politie zijn er geen signalen dat veel ladingdiefstallen worden gepleegd door internationale mobiele dadergroepen. Politie en OM beschikken over voldoende mogelijkheden voor de aanpak van transportcriminaliteit in z’n

algemeenheid. Voor verdere beantwoording verwijs ik u graag naar de beantwoording op vraag 5.

Vraag 8
Hoe verloopt de samenwerking met de Belgen en de Duitsers in dezen? Is de internationale samenwerking en informatie-uitwisseling op orde? Zo nee, wat is hiervoor nodig qua aanpak of wet- en regelgeving?

Antwoord 8
De samenwerking met de Belgische en Duitse collega's voor wat betreft de aanpak van mobiele dadergroepen verloopt goed. Op operationeel gebied is er dagelijks contact en zijn er gemeenschappelijke patrouilles. In het Actieprogramma tegen transnationale drugssmokkel en grensoverschrijdende criminaliteit zijn verschillende acties opgenomen op het gebied van mobiele dadergroepen die zich richten op het plegen van vermogensdelicten. Het Actieprogramma heb ik op 16 juni 2015 met mijn Belgische, Luxemburgse en Franse collega's ondertekend en is op 1 juli 2015 naar uw Kamer gezonden (Kamerstukken TK 24 077, nr. 355). De uitvoering van deze acties, die onder andere plaatsvinden binnen het kader van de Europese EMPACT-projecten, loopt momenteel. Ook in het kader van het bilaterale werkprogramma België-Nederland van de politie wordt aandacht besteed aan de bestrijding van mobiele dadergroepen.
Om de operationele samenwerking met zowel de Duitse federale overheid als met de ons meest nabij Bundesländer Noordrijn-Westfalen en Nedersaksen te verbeteren, zijn in september 2015 op hoog ambtelijk niveau afspraken gemaakt voor activiteiten op het gebied van informatie-uitwisseling, mobiele dadergroepen, motorbendes en drugscriminaliteit. Deze afspraken zijn voor wat betreft de Nederlandse politie opgenomen in het bilaterale werkprogramma tussen Duitsland en Nederland voor 2016 en 2017. Samenwerking in de regio wordt verder gefaciliteerd door het Bureau Euregionale Samenwerking en het IRC Limburg (waaronder het European Police Information Coordination Centre (EPICC)).

Vraag 9
Kan ten behoeve van de versterking van de aanpak van truckrovers gebruik worden gemaakt van particuliere camerabeelden bij bijvoorbeeld tankstations? In hoeverre kunnen camerabeelden van de overheid, bijvoorbeeld in het kader van de ANPR (Automatic NumberPlate Recognition), worden ingezet? Zo nee, waarom niet en wat er nodig is om dit te wijzigen? Deelt u de mening dat het belang van opsporing en vervolging van dit soort truckroversbendes zwaarder weegt dan het privacybelang? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9
Particulieren kunnen altijd vrijwillig en uit eigen beweging hun camerabeelden van strafbare feiten aan de politie aanbieden, en die beelden kunnen dan ook worden gebruikt. Dat gebeurt ook al, zowel op incidentele basis als binnen samenwerkingsrelaties. Zo is er een Protocol Waarschuwingsregister Mobiel Banditisme dat regelt dat ondernemers onderling gegevens, waaronder camerabeelden van ladingdieven, kunnen uitwisselen. Daarbij wordt altijd aangifte gedaan en worden de beelden aan de politie verstrekt. Daarnaast kan de politie de beelden zo nodig vorderen.
ANPR-camera's van de politie leggen kentekengegevens vast. Die mogen in beginsel alleen bewaard worden indien het voertuig op een referentielijst staat op het moment dat het de camera passeert. Anders gezegd geldt in beginsel: alleen als er op het moment van passage al iets «aan de hand» is met het voertuig, mogen de gegevens worden bewaard. Dit zijn de «hits». De «no-hits» worden verwijderd. De «hits» mogen gebruikt worden voor de opsporing en dus ook voor de bestrijding van transportcriminaliteit.
Op grond van jurisprudentie kunnen onder bepaalde omstandigheden gedurende een korte termijn «no-hits» worden bewaard en voor de opsporing gebruikt. Daarnaast is bij de Tweede Kamer aanhangig een wetsvoorstel betreffende het vastleggen en bewaren van kentekengegevens door de politie, waarin het bewaren van «no-hits» wordt geregeld. Afwegingen omtrent opsporingsbelang en privacy komen in dat kader aan de orde.